

# *Los tranvías y el correo postal*



Antonio Calzada - ACEMA  
Publicación electrónica N° 1

En la actualidad estamos habituados a ver instalados en las calles de nuestras ciudades los buzones postales pintados de color amarillo y con el clásico “cornetín coronado” que es el distintivo del Servicio de Correos.



Más no siempre fue así, hasta hace unos años el color de los buzones en España era el “plata” con los colores de la bandera española rodeándolo, y si nos remontamos a épocas anteriores el color de los susodichos buzones era el “rojo”, como el que se sigue usando en todos los buzones oficiales del Reino Unido.

Dejando aparte la diferencia de sus colores lo que todos los buzones tienen por norma es su inamovible y firme posición en nuestras calles, claro que como casi todas las reglas ésta también tiene sus excepciones.

Todos los buzones son estáticos, excepto los buzones instalados en los furgones del correo de los ferrocarriles, que siempre están viajando de ciudad en ciudad pero, además ha habido más buzones de correo móviles ya que iban instalados en otro tipo de vehículos, los tranvías.

En efecto, el tranvía resultó ser el medio más barato de efectuar la recogida de correo en los barrios periféricos de las ciudades y llevarlo rápidamente hasta el centro de la ciudad donde se encontraba la estafeta o sede central del correo.

En aquella época, finales del S-XIX y principios del S-XX, las recogidas de correo no se hacían por medios motorizados como en la actualidad los empleados la realizaban en los puntos de los barrios donde se había instalado un buzón andando, en caballería o en carruaje y como mucho una vez al día.

Por ello el nuevo sistema era súper rápido, el remitente depositaba la carta en el buzón del tranvía y a los pocos minutos la correspondencia estaba en la estafeta central lista para partir cuanto antes a su destino.

Las primeras pruebas de las que se tiene noticia se llevaron a cabo en diversas ciudades de Estados Unidos y del Reino Unido, donde hacía ya un tiempo que circulaban los modernos y rápidos tranvías eléctricos.

En USA, este sistema empezó a funcionar ininterrumpidamente durante las 24 horas del día, lo que provocó conflictos laborales entre los empleados de correos que vieron como debido al nuevo sistema se reducían sus puestos de trabajo.

No sucedió lo mismo en el Reino Unido, donde el buzón tranviario se limitaba a la recogida de correspondencia en las últimas horas del día, lo que propició que tuviera buena acogida tanto por el público como por los empleados del servicio de correos que no veían peligrar por ello sus puestos de trabajo <1>

En España el novedoso sistema se implantó en cinco de sus ciudades, Madrid, Palma de Mallorca, Zaragoza, Bilbao y Barcelona, aunque con diferentes resultados y duración.

El nuevo sistema de recogida requirió montar una Estafeta de Correos específica para este servicio, en la cual mediante su propio matasellos marcaba toda la correspondencia que hasta ella llegaba.

Como veremos más adelante el distintivo común de las “leyendas” de los matasellos usados en las diferentes ciudades que aplicaron este sistema fue” la palabra “**TRANVIAS**”.

A continuación un resumen de todo lo encontrado hasta ahora relacionado con el correo tranviario, a la espera de nuevas aportaciones de otros investigadores.

## Madrid

El acuerdo para establecer el servicio de buzones en los tranvías madrileños fue firmado entre la Empresa de Tranvías de Madrid y la Dirección General de Correos en 1909, aunque no fue hasta cinco años más tarde cuando el proyecto se llevó a cabo.

En un artículo del Sr. Tomás Dasi, publicado en 1982, en la revista "Atalaya Filatélica" cita el día 15 de enero de 1914, como la fecha de inicio de este servicio pero, no la hemos podido contrastar.

El Sr. Jordi Campderrós <2>, de quien tomaremos en adelante sus muestras como referencia en lo que concierne a los matasellos tranviarios, nos lo complementa informándonos de que según el momento fueron seis los tipos de matasellos que se emplearon en Madrid:



Nº .1:       **“CENTRAL TRANVIAS”**                               Se empleó desde 1914 a 1919

Nº .2:       **“BUZONES TRANVIAS”**                               Se empleó desde 1916 a 1935

Nº .3:       **“TRANVIAS MADRID CENTRAL”**                       Se empleó desde 1918 a 1919

*(La correspondencia se recogía en diferentes puntos y se llevaba a la Central)*

Nº .4:       **“MEDIODIA TRANVIAS (MADRID)”**                       Se empleó desde 1916 a 1925

*(La correspondencia se recogía cuando el tranvía pasaba por la estación de Mediodía Atocha, en cuya Estafeta se matasellaba)*

Nº .5        **“NORTE TRANVIAS (MADRID)”**                       Se empleó desde 1918 a 1930

Nº .6        **“NORTE TRANVIAS (MADRID)”**                       Se empleó desde 1919 a 1936

*(En ambas la correspondencia se recogía cuando el tranvía pasaba por la estación del Norte, en cuya Estafeta se matasellaba)*

## Palma de Mallorca



**“PALMA DE MALLORCA (TRANVIAS)”** Se empleó desde 1917 a 1921

*(El matasellos fue único durante todo el servicio y la correspondencia se recogía al paso de los tranvías frente a la Catedral, donde se encontraba la Central de Correos)*

## Zaragoza



**“TRANVIAS ZARAGOZA”** Se empleó desde 1917 a 1920

*(La correspondencia se recogía en diversas paradas de tranvías y era llevada a Central de Correos, donde se matasellaba)*

## Bilbao



Nº.1: **“BILBAO SECCION TRANVIAS”** Se empleó desde 1927 a 1940

*(La correspondencia se recogía en diversas paradas del tranvía y se matasellaba en la Central de Correos)*

Nº. 2: **“TRANVIAS ESTAFETA NORTE DE BILBAO”** Se empleó desde 1930 a 1932

*(La correspondencia se recogía en la estación de los Ferrocarriles del Norte, cuando pasaba el tranvía delante de ella)*

Nº. 3 **“TRANVIAS BILBAO”** Se empleó desde 1932 a 1940

*(La correspondencia se recogía en diversos puntos de la red tranviaria y se llevaba a la Central de Correos, donde se procedía al matasellado”*

## Barcelona

Se tiene conocimiento de una carta de la Cámara de Comercio de Barcelona, fechada el **14 de marzo de 1901**, y dirigida al Administrador Principal del Cuerpo de Correos de Barcelona, en la cual le solicitan a esa Administración de Correos, que gestione con las empresas de tranvías y ómnibus de Barcelona, el que sus empleados “carteros” tengan derecho a “*pase de libre circulación*”, siempre que estén de servicio, en los vehículos de las respectivas empresas argumentando que debido a que son pocos los empleados de Correos dedicados a la recogida de correo y además van a pie, sería más rápido que lo hicieran en transporte público lo que facilitaría la rapidez de la correspondencia.

Con fecha **11 de abril de 1901**, el Sr. Administrador General del Cuerpo de Correos de Barcelona, Sección 1ª, Negociado 7º; le responde al Sr. Presidente de la Cámara Oficial de Barcelona, que ya ha efectuado con anterioridad a su petición esta misma solicitud a todos los gerentes de las empresas de transporte público de la ciudad y que tan solo Tranvías de Barcelona, había accedido a tal petición.

Hay otra solicitud de la Tenencia de Alcaldía del Distrito 9º, de Barcelona (San Andrés) de fecha **16 de agosto de 1909**, dirigida al Alcalde de Barcelona, y que éste a su vez reenvía al Sr. Administrador Principal del Cuerpo de Correos, en la cual se solicita la construcción de un buzón (por cuenta del Ayuntamiento) en el barrio y que se efectúe la recogida con horario posterior a las 16 horas; para así mejorar el servicio comercial barrio y del público en general.

Con fecha **30 de septiembre de 1909**, el Sr. Administrador General de Correos, contesta a la misma diciendo que comprende la petición de los vecinos del barrio de San Andrés, pero que le es imposible complacerlos por carecer de personal que efectúe la regular recogida del correo pero, que tiene información de que se están llevando a cabo negociaciones para que en fecha próxima se instalen buzones en todos los tranvías de la ciudad y extrarradio.

El martes, día **10 de febrero de 1914**, La Vanguardia de Barcelona, publica que el director de Correos de la ciudad se ha dirigido al director de Tranvías de Barcelona, proponiéndole el establecimiento de buzones de correos en los tranvías de la empresa.

El día **9 de junio de 1914**, La Vanguardia, se hace eco de la entrevista que mantendrán el Alcalde accidental de Barcelona Sr. Vidal y Valls, y el director de T.B.S.A, Sr. Foronda, para resolver los problemas sobre el deficiente material tranviario que llega a San Andrés y para la colocación de buzones en todos los tranvías de sus líneas.

Po fin el día **26 de febrero de 1915**, el periódico La Vanguardia, publica un aviso de la Administración de Correos de Barcelona, dirigido al público en general que con el título de “El nuevo servicio de buzones en los tranvías”, transcribimos a continuación:

**La Vanguardia** – Viernes 26 de febrero de 1915 – Página 13

### **El nuevo servicio de buzones en los tranvías**

*Ultimados ya todos los preparativos relacionados con el establecimiento de buzones en los tranvías de esta capital, el próximo **día 28** (de febrero) saldrán a la calle los primeros coches con aquellos, en las siguientes líneas:*

*Gracia-Ramblas; San José de la Montaña; Bonanova por Gracia; Casa Gomis; Nuestra Señora del Coll y Ramblas-Marina por Urquinaona, que les será recogida la correspondencia en plaza de Cataluña delante de la Maison Doreé.*

Los de las líneas Arenas-Astilleros; Arenas-Atarazanas y San Antonio-Astillero, que lo serán en la plaza de Cataluña, frente al local que ocuparon hasta hace poco tiempo los almacenes “El Globo”.

Los de la plaza Santa Ana-Rovira, por Bruch y por Lauria y los de circunvalación, ascendentes y descendentes, que lo serán en la plaza Urquinaona.

Los de la “cruz roja” y Pueblo Nuevo lo serán en la plaza de Palacio.

El **día 1** de marzo saldrán en las líneas de Sarriá por Muntaner; Sarriá-Hospital Clínico; Sarriá-cuesta de Vallvidrera; San Gervasio-plaza Molina; San Gervasio-plaza Constitución; San Gervasio-Industria; Bonanova por Muntaner y Las Corts, que serán recogidos en la plaza de Cataluña, delante del “Salón Cataluña”.

Los de Sarriá-Bilbao; Bonanova-Bilbao; San Martín; San Andrés; Badalona y cementerio Viejo, que lo serán en la plaza de Urquinaona.

El **día 2** en las líneas de Sans, por Granvía y Riera de Magoria, que serán recogidos en la plaza de Cataluña, frente al “Salón Cataluña”

Los de Sans-Ramblas, en la Ronda de San Antonio; los de Sans por Marqués del Duero, en la plaza de la Paz.

Los de Sans-Marina y plaza Tetuán-mercado, en el paseo de Gracia, esquina a la calle Consejo de Ciento.

El **día 3** en las líneas de Horta y Camp del Arpa, que serán recogidas en la plaza de Urquinaona, y los de Casa Antúnez, que lo serán en la Rambla de Santa Mónica.

A partir de ese día circularán por lo tanto con buzones todos los tranvías de esta ciudad.

La correspondencia podrá ser depositada en todo el tiempo que los tranvías se encuentren en la calle; pero las recogidas comenzaran a las nueve de la mañana y se sucederán sin interrupción hasta las nueve de la noche.

Los empleados encargados de retirarla la entregarán a su vez a otros, quienes la conducirán en carteras dispuestas para ello a la Administración principal de Correos, a fin de que pueda dársele curso lo antes posible.

Además de estas recogidas en los sitios señalados, se verificarán tres más para el alcance de los correos (trenes)

La primera para las expediciones de Zaragoza por Lérida, que se realizará desde las 17 hasta las 18'30 en el Arco del Triunfo.

La segunda para los expresos de Francia y Madrid y el correo de Valencia, que se efectuará desde las 18 a las 19'40, en el paseo de la Aduana, frente a la estación de Francia.

Y la tercera en el paseo de Gracia, delante del apeadero, que se hará hasta cinco minutos antes del paso de los trenes por aquel sitio.

El público no deberá detener en su marcha a ningún tranvía con el exclusivo objeto de utilizar los buzones, pues éstos tan solo deberán utilizarse cuando el coche esté parado.

Con ello no tan solo se respetará el compromiso contraído por la Administración de Correos con la Compañía de tranvías, sino que se evitarán las desgracias a que pudiera dar lugar cualquier imprudencia de la gente, tanto más fácil cuanto que los buzones, por la especial disposición de la

mayoría de los tranvías de Barcelona, no podrán ser colocados en los costados del coche, como ocurre en Madrid, sino que lo serán en sus testeros anterior y posterior.

Se recomienda al público que deposite su correspondencia en los buzones situados en el testero donde va el conductor, por ser los que en todo caso serán recogidos inmediatamente.

Como los buzones son de reducido tamaño, tan solo deberá incluirse en ellos las cartas y tarjetas postales.

La Administración de Correos confía en que el público acogerá con entusiasmo tan progresiva reforma, para cuyo mejor funcionamiento se han tomado todas las medidas que estaba a su alcance.

Del anterior aviso se desprende no solo la fecha de comienzo, sino que éste comienzo fue escalonado durante los días 28 de febrero, 1, 2 y 3 de marzo.

Es de resaltar la fecha del primer día del servicio, que fue el día 28 de febrero y ese día era domingo pero, tampoco es de extrañar que fuera así ya que las relaciones y derechos laborales de la época distaban mucho de ser las conseguidas en la actualidad y poca diferencia a nivel laboral había entre un domingo o un lunes.

Hemos visto el comunicado que emitía la Administración de Correos, por medio de la prensa para poner en conocimiento del gran público el nuevo sistema de recogida y gracias a la colaboración de Sr. Ramón Díaz <3> que ha puesto sus archivos a nuestra disposición, disponemos del aviso interno emitido por la "Cía. Tranvías de Barcelona S.A." el **27 de febrero de 1915**, en el cual se indica la fecha de comienzo y dicta normas para la colocación de los buzones en los vehículos y los puntos de recogida de la correspondencia por los carteros, además de dar instrucciones sobre el tema a sus propios empleados:

#### **Orden de Servicio Nº 1262**

##### *Movimiento – Buzones*

**1ª.** Se hace presente al personal que desde mañana empezará a regir en algunos coches los buzones para la recogida de cartas, debiendo tener presente las siguientes disposiciones:

La recogida de cartas en los coches de las líneas de Gracia-Ramblas, Escorial, Bonanova, Casa Gomis, Ntra. Sra. del Coll y Atarazanas-Marina, se efectuaran en la Plaza de Cataluña frente a la "Maison Doreé".

Las de los coches de Plaza Santa Ana - Rovira, por Bruch y Lauria y de los de Circunvalación en la Plaza de Urquinaona.

Las de los coches de Arenas - Astillero, Arenas - Atarazanas, San Antonio - Astillero y Orientales, en la Plaza de Cataluña frente a los almacenes "El Globo".

Las de los de Granvía (cruz roja) y Pueblo Nuevo, en Plaza de Palacio.

Las de los de Sarriá, por Muntaner, por Hospital Clínico, las de Constitución (San Gervasio), Las Corts, Alfonso XII, y las de Industria, en Plaza de Cataluña frente al "Salón Cataluña".

Las de los coches de Bilbao, San Martín, San Andrés, Badalona y Cementerio Viejo, en Plaza de Urquinaona.

Las de Sans - Granvía y Riera de Magoria, en Plaza de Cataluña.

Las de Sans - Ramblas, en la Ronda de San Antonio.

Las de Sans - Antonio López, en la Plaza de la Paz

Las de Sans - Marina y Mercado San Antonio - Plaza Tetuán, en el Paseo de Gracia esquina Consejo de Ciento

Las de Horta, en Plaza de Urquinaona ... / ..... (ilegible)

Y las de los coches de Casa Antúnez, en la Rambla de Santa Mónica.

**2ª.** El público no deberá detener en su marcha a ningún tranvía con el exclusivo objeto de utilizar los buzones, pues éstos tan solo deberán utilizarse cuando el coche esté parado.

En ningún caso podrán exigirse mayores tiempos de parada en los extremos u otros puntos de la línea que los que actualmente rigen o los que en lo sucesivo se dicten por esta Dirección.

**3ª.** El servicio de los buzones se hará exclusivamente por los Agentes de Correos, sin ninguna intervención del personal de los tranvías y los accidentes que pudieran sobrevenir a aquellos así como también a las personas que depositen su correspondencia en los repetidos buzones no será nunca y en ningún caso imputables a la Sociedad ni a sus empleados quedando exentos de toda responsabilidad.

Por tanto se recomienda a los Conductores y Cobradores, procuren evitar las desgracias a que pudiera dar lugar cualquier imprudencia del público.

Lo que se comunica al personal para su conocimiento y cumplimiento

Barcelona, 27 de febrero de 1915

Vto. Bno.

El Director

M. Foronda

De acuerdo con éste aviso, algo más escueto que el emitido por la Administración de Correos ya que tan solo iba dirigido a sus empleados, se confirma la fecha del **28 de febrero de 1915**, como inicio de la puesta en marcha del servicio de recogida de correspondencia por medio de buzones en los tranvías de Barcelona, y en los tres días siguientes el montaje de los buzones fue llevado a cabo en todos los coches de la Empresa.

Puntos de recogida con el número de líneas que pasaban por él:

- Plaza del Obispo Urquinaona - 2 puntos - 7 líneas
- Plaza de Palacio - 1 punto - 2 líneas
- Plaza de La Pau - 1 punto - 1 línea
- Ronda de San Antoni - 1 punto - 1 línea
- Rambla de Santa Mónica - 1 punto - 1 línea
- Paseo de Gracia/Consejo de Ciento - 1 punto - 1 línea
- Plaza de Catalunya - 3 puntos - 4 líneas



De destacar la popularidad que en la época tenían los tres puntos de recogida de Plaza de Cataluña, por ello les haremos una mención más detallada

Uno de estos puntos estaba situado en la parte baja de la plaza, frente a la esquina de la calle Ribadeneira, donde se hallaba instalada "**La Maison Doreé**", un popular y concurrido café muy de moda en la Barcelona de entonces.



Vista de "La Maison Doreé" <4>



La Maison Doreé en sus buenos tiempos <5>

El segundo punto de recogida estaba frente al "**Salón Cataluña**", uno de los primeros "cinematógrafos" de Barcelona donde se comenzaron a proyectar películas. Estaba situado en el lateral de la Plaza Cataluña, entre las calles de Vergara y Pelayo, cerca del actual Café Zúrich.



Plaza de Cataluña, lateral c/ Vergara <6>

El tercer punto de recogida se hallaba situado en la esquina de las calles Pelayo / Ramblas, justo delante del punto donde se habían ubicado hasta hacia poco tiempo los conocidos almacenes "**El Globo**".

Almacén que se había dedicado a la venta de bolsos, maletas, paraguas y todo tipo de elementos de marroquinería. En la actualidad su lugar lo ocupa una conocida tienda especializada en aparatos de precisión, tanto ópticos como de medida.



Plaza de Cataluña, esquina c/ Pelayo / Ramblas <7>

Efectuada la recogida en las diversas paradas, el correo era llevado hasta la Plaza de Urquinaona, donde por aquel entonces se hallaba situada la sede de Correos.

Como puede verse en las fotografías, el buzón consistía en una pequeña caja, con el dibujo de un sobre de color blanco, situada en la parte baja del frontal del vehículo.

Durante el recorrido el buzón delantero quedaba bajo la custodia del conductor pero, no así el del testero posterior, en el cual ocasionalmente la chiquillería introducía toda clase de objetos inimaginables.



Tranvía 449, con el buzón instalado <8>



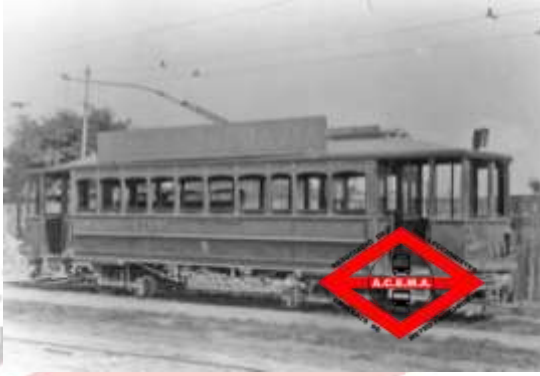
Detalle del buzón <8>



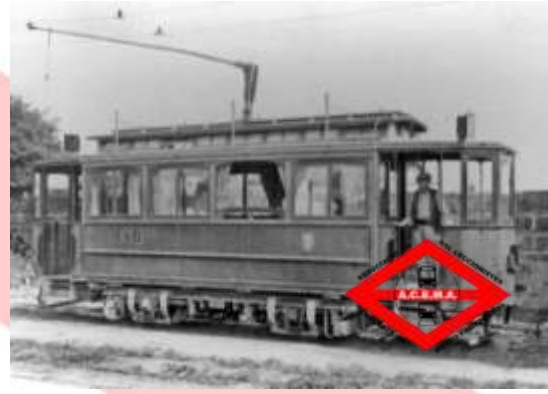
El tranvía 421, con buzón en la Plaza Ibiza (Horta) <8>



Empleado junto al buzón del correo <8>



Tranvía 443, con buzón en la Cochera de San Martín <8>



El tranvía 448, en la misma cochera <8>



Tranvía 356, siniestrado por colisión, con el buzón destrozado <8>

Se desconoce el acuerdo económico suscrito entre la Administración de Correos y Tranvías de Barcelona, S.A. casi con toda seguridad que los costos de los buzones correrían a cargo de Correos y el montaje a cargo de T.B.S.A. y anualmente la empresa percibiría los emolumentos a que por el acuerdo hubieran establecido

Más no nos olvidemos de los matasellos que fueron usados en Barcelona



“TRANVIAS BARCELONA” Se empleó desde 1915 a 1921

Se emplearon tres tipos de matasellos, aunque en la práctica eran tan pocas las diferencias entre ellos (solo pequeñas alteraciones en las posiciones de las letras) que bien puede decirse que solo hubo un único tipo durante los seis años que tubo de duración este servicio en la ciudad Condal.



Tarjetas mataselladas con el matasellos de TRANVIAS <3>



Parte de una tarjeta donde puede verse con claridad el matasellos de TRANVIAS <9>

Los buzones montados en los vehículos de T.B.S.A. duraron hasta 1921, sin que podamos dar con exactitud la fecha final. El motivo era predecible, Correos con el tiempo había aumentado el número de empleados y se había modernizando; había instalado en las calles gran número de buzones fijos y había ido adquiriendo una flota de furgones automóviles que facilitaba a los empleados la recogida con celeridad y a diferentes horas del día.

Paralelamente los “estancos” donde además de tabaco también se vendían timbres y sellos de correo, fueron autorizados a disponer de un buzón de recogida, que al estar bajo la vigilancia del estancero ofrecía más seguridad a los usuarios, quienes poco a poco se fueron olvidando de los buzones ambulantes de los tranvías propiciando su desaparición.

Antoni Calzada Gerique



## Reseñas

- <1> *Extraído de “El Cronista”, boletín interno de los empleados de Correos, nº 276 – Pág. 7 – Fecha 25-01-1905. (Facilitado en su momento por el Sr. Antonio Aguilar - Jefatura de Correos de BCN)*
- <2> *Jordi Campderrós (Investigador Historia Postal) Miembro del Cercle Filatèlic i Numismàtic de Barcelona*
- <3> *Ramón Díaz (Coleccionista e investigador forondotélico)*
- <4> *Foto-postal de L. Roisin (Copia en archivo autor)*
- <5> *Foto Branguli (Copia en archivo autor)*
- <6> *Foto-postal de L. Roisin (Copia en archivo autor)*
- <7> *Foto-postal de L. Roisin (Copia en archivo autor)*
- <8> *Fotos de autor desconocido, posiblemente TB (Copia en archivo autor)*
- <9> *Colección M. Arbonés – Publicado en el Boletín de TB, nº 63 (junio 1972)*

## Bibliografía

### **Boletín de TB**

*Revista interna de T.B., - Antiguo “Boletín” de los empleados nº 31 (1969) y nº 57 (1971)*

### **El correo por tranvía**

*Dr. Santiago Ruíz, M. Gracia y G. Benito – Temas filatélicos, nº 0 (FEFOSI)*

### **Els datadors dels tramvies de Madrid**

*F. Caballero Borrás – Boletín XX exposición filatélica, Molins de Rey*

### **Los fechadores postales correspondientes al servicio de tranvías en España**

*Tomás Dasí – Atalaya filatélica nº 15, Sevilla 1982*

### **Los transportes urbanos y el servicio postal**

*M. Zaragoza – Boletín de la V exposición filatélica de Dragados y Construcciones, Madrid – 1977*

### **Matasellos de los tranvías españoles**

*Jordi Campderrós – Circular informativa nº 1, de la Sección Filatélica de C.F.N. de Barcelona – 1972*

### **Matasellos de los tranvías**

*M. Arbonés – Boletín del Centro Cultural Santiago, Filatélico y Postal nº 3 – Barcelona – 1979*

### **Matasellos de tranvías**

*J. González Ramirez – Atalaya filatélica – 1986*

## La ciutat transportada

*M. Andreu, G. Huertas, J.A. Huertas y J. Claverías – TMB – Barcelona 1997*

## Els vehicles de transport públic a Barcelona, 1872 a 2006

*TMB – Barcelona 2007*

*ACEMA adjunta su logo en todas las imágenes de este documento al desconocer su autor, de esta forma protegemos las imágenes para que no sean copiadas agradeciendo al anónimo la realización de estas ya que han sido un soporte importante para la elaboración del documento.*



ASSOCIACIÓ DE

COL·LECCION



**A.C.E.M.A.**

***Associació de Col·leccionistes Empleats de Metro i Autobús***

Carrer Lepant nº 299 - Subterràni <M> - Cantonada Avinguda Gaudí  
08025 Barcelona

<http://blogacema.blogspot.com.es>  
[acema2011@gmail.com](mailto:acema2011@gmail.com)

EMPLEATS DE

METRO I AUTOBÚS